

**SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

**RESPUESTA a los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-018-SCT3-2011, Que establece el contenido del Manual de Vuelo, publicado el 27 de diciembre de 2011.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-018-SCT3-2011, QUE ESTABLECE EL CONTENIDO DEL MANUAL DE VUELO, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 27 DE DICIEMBRE DE 2011.

FELIPE DUARTE OLVERA, Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1o., párrafos primero y segundo, 2o., fracción I, 14, párrafo primero, 26, párrafo trece, 36, fracciones I y XII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 47, fracciones II y III, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6, fracción III y párrafo final, 7, fracciones I, V y VI, 7 Bis fracciones IV y VII, 17 y 32 párrafo final de la Ley de Aviación Civil; 1, 109, fracciones IV y VII, 116, fracciones III, VIII, IX y X, 123, 124, 125, 126, 127 y 128, 131, fracciones VI y VII, y 133 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción XIII y 21, fracciones XV, XXVI y XXXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación de la respuesta a los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-018-SCT3-2011, Que establece el contenido del Manual de Vuelo, aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el 27 de junio de 2012.

Los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-018-SCT3-2011 durante los 60 días naturales posteriores al 27 de diciembre de 2011, en que dicho Proyecto se publicó en el Diario Oficial de la Federación, fueron recibidos, atendidos y aprobados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sus oficinas sitas en Providencia número 807, 3er. piso, colonia Del Valle, código postal 03100, México, Distrito Federal, teléfono 50-11-64-17, fax 55-23-62-75, o al correo electrónico pcarranp@sct.gob.mx.

Atentamente

México, D.F., a 19 de octubre de 2012.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, **Felipe Duarte Olvera**.- Rúbrica.

**RESPUESTA A LOS COMENTARIOS AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-018-SCT3-2011, QUE ESTABLECE EL CONTENIDO DEL MANUAL DE VUELO, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 27 DE DICIEMBRE DE 2011, RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PUBLICA**

Una vez que los comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-018-SCT3-2011, fueron estudiados, discutidos y resueltos por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sesión ordinaria del 27 de junio de 2012, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 47, fracciones II y III, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se da respuesta a los mismos en los términos de la siguiente tabla.

| PROMOVENTE                             | NUMERAL       | COMENTARIO  | RESPUESTA  | QUEDA COMO   |
|--|---------------|---|--|--|
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL | PROEMIO LEGAL | Modificar como sigue:<br>FELIPE DUARTE OLVERA, Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos <u>1º párrafos primero y segundo, 2º, fracción I, 14,</u> | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente. | FELIPE DUARTE OLVERA, Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, con fundamento en los artículos 1º, párrafos primero y segundo, 2º, fracción I, 14, párrafo primero, 26, párrafo trece, 36, fracciones I y XII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública |

| PROMOVENTE | NUMERAL | COMENTARIO  | RESPUESTA | QUEDA COMO   |
|------------|---------|---|-----------|--|
|            |         | <p>párrafo primero, 26 párrafo 13, 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38 fracción II, 40 fracciones I, III y XVI, 41, 43, 45, 47, fracciones II y III, 73 y 74 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6 fracción III y párrafo final, 7 fracciones I, V y VI, 7 bisBis fracciones IV y VII, 17 y 32 párrafo final de la Ley de Aviación Civil; 1, 109 fracciones IV y VII, 116 fracciones III, VIII, IX y X, 123, 124, 125, 126, 127 y al 128, 131 fracciones VI y VII, y 133 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, y 80, 81 y al 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 2º fracciones III y XVI, 6º fracción XIII y 21 fracciones XIII, XV, XXVI y XXXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación de <del>la del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-</del> NOM-018-SCT3-2012<del>4</del> aprobada<del>e</del> por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día XX de XX de 201<del>2</del>4 y el cual establece ...</p> <p><del>El</del>La presente <del>Proyecto de</del> Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que <u>entre en vigor a dentro de los siguientes 60 días naturales, siguientes a contados a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, los interesados presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, en sus oficinas correspondientes, sitas en Providencia número 807, 3er. piso, colonia Del Valle, código postal 03100, México, Distrito Federal, teléfono 50-11-64-17, fax 55-23-62-75 o al correo electrónico pcarranp@sct.gob.mx.</u></p> <p><del>Durante el plazo mencionado, los análisis que sirvieron de base para la elaboración del Proyecto de Norma Oficial Mexicana en cuestión y la Manifestación de Impacto Regulatorio, estarán a disposición del público para su consulta en el domicilio del Comité antes señalado.</del></p> |           | <p>Federal; 38, fracción II, 40, fracciones I, III y XVI, 41, 43, 47, fracciones II y III, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 4, 6, fracción III y párrafo final, 7, fracciones I, V y VI, 7 Bis fracciones IV y VII, 17 y 32 párrafo final de la Ley de Aviación Civil; 1, 109, fracciones IV y VII, 116, fracciones III, VIII, IX y X, 123, 124, 125, 126, 127 y 128, 131, fracciones VI y VII, y 133 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 28, 33, 80, 81 y 82 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 2º, fracciones III y XVI, 6º, fracción XIII y 21, fracciones XV, XXVI y XXXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien ordenar la publicación en el Diario Oficial de la Federación de la Norma Oficial Mexicana NOM-018-SCT3-2012 aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo el día XX de XX de 2012, la cual establece ...</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que entre en vigor a los 60 días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> |

| PROMOVENTE                             | NUMERAL  | COMENTARIO   | RESPUESTA  | QUEDA COMO  |
|--|----------|--|--|---|
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL | TITULO   | <p>Modificar como sigue:</p> <p><del>PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-018-SCT3-2012</del><sup>4</sup>, QUE ESTABLECE EL CONTENIDO DEL MANUAL DE VUELO</p>   | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente. | <b>NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-018-SCT3-2012, QUE ESTABLECE EL CONTENIDO DEL MANUAL DE VUELO</b>   |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL | PREFACIO | <p>Modificar como sigue:</p> <p><u>En cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN, el 27 de diciembre de 2011, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-018-SCT3-2011, que establece el contenido del manual de vuelo, a efecto de que en términos de los artículos 47, fracción I, de la LFMN y 33 del Reglamento de la LFMN, los interesados presentaran comentarios a dicho Proyecto en un periodo de 60 días naturales contados a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</u></p> <p><u>Una vez concluido el mencionado plazo de consulta, en cumplimiento de los artículos 47, fracciones II y III, de la LFMN) y 33 del Reglamento de la LFMN, dichos comentarios se presentaron, discutieron y respondieron por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, publicándose dicha respuesta en el Diario Oficial de la Federación el día xx de xxx de xx.</u></p> <p><u>De conformidad con el inciso d) de la fracción II del artículo 28 del Reglamento de la LFMN, que indica que la clave de la norma debe hacer referencia al año en el que ésta se aprueba el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, tuvo a bien aprobar la actualización</u></p> | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente. | <p>En cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN, el 27 de diciembre de 2011, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-018-SCT3-2011, que establece el contenido del manual de vuelo, a efecto de que en términos de los artículos 47, fracción I, de la LFMN y 33 del Reglamento de la LFMN, los interesados presentaran comentarios a dicho Proyecto en un periodo de 60 días naturales contados a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Una vez concluido el mencionado plazo de consulta, en cumplimiento de los artículos 47, fracciones II y III, de la LFMN) y 33 del Reglamento de la LFMN, dichos comentarios se presentaron, discutieron y respondieron por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo., publicándose dicha respuesta en el Diario Oficial de la Federación el día xx de xxx de xx.</p> <p>De conformidad con el inciso d) de la fracción II del artículo 28 del Reglamento de la LFMN, que indica que la clave de la norma debe hacer referencia al año en el que ésta se aprueba el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo, tuvo a bien aprobar la actualización de la clave o código de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, en los términos siguientes: NOM-018-SCT3-2012.</p> |

| PROMOVENTE                             | NUMERAL  | COMENTARIO  | RESPUESTA   | QUEDA COMO   |
|--|----------|---|---|--|
|  |          | <u>de la clave o código de la Norma Oficial Mexicana que nos ocupa, en los términos siguientes: NOM-018-SCT3-2012.</u><br><u>Asimismo, de conformidad con el artículo 47, fracción IV, de la LFMN, el referido Comité en su sesión ordinaria celebrada el 27 de junio de 2012, aprobó la presente Norma Oficial Mexicana NOM-018-SCT3-2012, que establece el contenido del manual de vuelo, la cual he tenido a bien expedir por este medio, en los términos del mencionado artículo 47, fracción IV, de la LFMN.</u> |   | Asimismo, de conformidad con el artículo 47, fracción IV, de la LFMN, el referido Comité en su sesión ordinaria celebrada el 27 de junio de 2012, aprobó la presente Norma Oficial Mexicana NOM-018-SCT3-2012, que establece el contenido del manual de vuelo, la cual he tenido a bien expedir por este medio, en los términos del mencionado artículo 47, fracción IV, de la LFMN. |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL | PREFACIO | Modificar como sigue:<br>En la elaboración de esta Norma Oficial Mexicana participaron:<br>SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES...<br>CAMARA NACIONAL DE AEROTRANSPORTES, A.C.<br>FEDERACION MEXICANA DE PILOTOS Y PROPIETARIOS DE AERONAVES, A.C.<br>ASOCIACION DE INGENIEROS EN AERONAUTICA, A.C.   | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente,  | En la elaboración de esta Norma Oficial Mexicana participaron:<br>SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES...<br>...CAMARA NACIONAL DE AEROTRANSPORTES.<br>FEDERACION MEXICANA DE PILOTOS Y PROPIETARIOS DE AERONAVES, A.C.<br>ASOCIACION DE INGENIEROS EN AERONAUTICA, A.C.   |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL | INDICE   | Modificar como sigue:<br>7. Requisitos de presentación del Manual de Vuelo  | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente,  | 7. Requisitos del Manual de vuelo  |
| CANAERO Y VIVAEROBUS                   | 2        | <del>No existen Normas Oficiales Mexicanas o normas mexicanas que sean indispensables consultar para la aplicación de la presente Norma Oficial Mexicana.</del> El presente proyecto de norma está relacionado con la NOM-018-SCT3-2001 que establece "el contenido del Manual de Vuelo".   | No se acepta la propuesta, en razón de que mediante la NOM-018-SCT3-2012, se actualizará la NOM-018-SCT3-2001, la cual se cancelará una vez que se expida aquélla, por lo no es procedente establecer que la consulta de la NOM-018-SCT3-2001, que se cancelará sea indispensable para la aplicación de la NOM-018-SCT3-2012. | 2. No existen Normas Oficiales Mexicanas o normas mexicanas que sean indispensables consultar para la aplicación de la presente Norma Oficial Mexicana.  |

| PROMOVENTE                             | NUMERAL                        | COMENTARIO   | RESPUESTA  | QUEDA COMO   |
|--|--------------------------------|--|--|--|
| VOLARIS                                | 3.11.                          | <u>Cargas específicas:</u> Son todas las cargas a las que está sujeta la aeronave, en las condiciones de utilización previstas, las cuáles son definidas por el fabricante.  | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente, | <p><b>3.11. Cargas específicas:</b> Son todas las cargas a las que está sujeta la aeronave, en las condiciones de utilización previstas, las cuáles son definidas por el fabricante.</p> <p><b>3.12. Certificado de tipo:</b> ...</p> <p><b>3.13. Concesionario:</b>...</p> <p><b>3.14. Diseño de tipo:</b>...</p> <p><b>3.15. Lista de equipo mínimo (MEL):</b>...</p>  |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL | 3. Definiciones y abreviaturas | <p>Modificar como sigue:</p> <p><del><b>3.14. Disposición legal aplicable:</b> Publicaciones técnicas aeronáuticas tales como: Alertas, Cartas de política, Circulares obligatorias y Circulares de asesoramiento, mismas que deben ser consideradas de carácter explicativo y reglamentario, en los casos que corresponda.</del></p> <p><u><b>3.15. Lista de equipo mínimo (MEL):</b> Lista del equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona, y que ha sido preparada por el explotador de conformidad con la MMEL establecida para el tipo de aeronave, o de conformidad con criterios más restrictivos.</u></p> <p><u><b>3.16. Lista maestra de equipo mínimo (MMEL):</b> Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran elementos del equipo, de uno o más de los cuales podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales.</u></p> <p><u><b>3.17. Manual de Vuelo:</b>...</u></p> | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente, | <p><b>3.14. Diseño de tipo:</b>...</p> <p><b>3.15. Lista de equipo mínimo (MEL):</b> Lista del equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona, y que ha sido preparada por el explotador de conformidad con la MMEL establecida para el tipo de aeronave, o de conformidad con criterios más restrictivos.</p> <p><b>3.16. Lista maestra de equipo mínimo (MMEL):</b> Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran elementos del equipo, de uno o más de los cuales podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales.</p> <p><b>3.17. Manual de Vuelo:</b>...</p> <p><b>3.25. Trámite:</b>...</p> |

| PROMOVENTE  | NUMERAL | COMENTARIO   | RESPUESTA   | QUEDA COMO  |
|-------------|---------|--|---|---|
| VOLARIS     | 3.20    | <p><b>3.1920. Permisionario:...</b><br/> <del>Performance; (Rendimiento de una aeronave): Conjunto de características técnicas y de operación propias de una aeronave y definidas en el Manual de Vuelo de la misma.</del></p> <p><b>3.2120. Performance (Rendimiento de una aeronave):</b> Son características técnicas y de operación, propias de un tipo de aeronave, las cuales proporcionan la información necesaria para determinar si los parámetros o factores bajo los cuales pretende realizarse el vuelo, cumple con un nivel apropiado de seguridad.<br/> Se debe proponer una definición que coincida con 4.3 y 4.4</p> | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente,  | <p><b>3.20. Permisionario:...</b><br/> <b>3.21. Performance (Rendimiento de una aeronave):</b> Son características técnicas y de operación, propias de un tipo de aeronave, las cuales proporcionan la información necesaria para determinar si los parámetros o factores bajo los cuales pretende realizarse el vuelo, cumple con un nivel apropiado de seguridad.<br/> <b>3.22. Recomendable...</b><br/> <b>3.25. Trámite:...</b></p> |
| VIVAAEROBUS | 4.2     | <p>Todas aquellas personas indicadas en el párrafo 4.1., anterior, deben poseer un Manual de Vuelo para cada aeronave que opere, el cual debe estar a bordo de dichas aeronaves, actualizado y con el contenido establecido en la presente norma antes de iniciar una operación. <u>Este manual podrá estar contenido en formato electrónico y provisto con los medios necesarios para su consulta.</u><br/> El proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT3-2011, indica que el manual de vuelo puede llevarse en formato electrónico.</p>  | No se acepta la propuesta, debido a que el formato en que han de <u>llevarse a bordo</u> los manuales no es materia de la NOM que nos ocupa, sino de la NOM-012-SCT3-2012, que establece los requerimientos para los instrumentos, equipo, documentos y manuales que han de llevarse a bordo de las aeronaves, cuyo numeral 5.1.2., inciso f), Nota 1, permite que el manual de vuelo se lleve a bordo de la aeronave en formato electrónico, demostrando su portabilidad y contenido a la Autoridad Aeronáutica. | <b>4.2.</b> Todas aquellas personas indicadas en el párrafo 4.1., anterior, deben poseer un Manual de Vuelo para cada aeronave que opere, el cual debe estar a bordo de dichas aeronaves, actualizado y con el contenido establecido en la presente norma antes de iniciar una operación.   |
| VOLARIS     | 4.3     | Ninguna persona puede despegar una aeronave, a menos que la información de performance esté contenida en su Manual de Vuelo, e indique que puede realizar el vuelo con el nivel óptimo de seguridad <u>y que la misma pueda ser determinada o consultada por los medios que este Manual considere.</u>   | No se acepta la propuesta, debido a que la <u>portabilidad del manual de vuelo</u> no es materia de la NOM que nos ocupa y dicha portabilidad debe regularse en forma específica, a fin de que se consideren todos los aspectos que involucra.  | <b>4.3.</b> Ninguna persona puede despegar una aeronave, a menos que la información de performance esté contenida en su Manual de Vuelo, e indique que puede realizar el vuelo con el nivel óptimo de seguridad.  |

| PROMOVENTE   | NUMERAL | COMENTARIO  | RESPUESTA   | QUEDA COMO   |
|--|---------|---|---|--|
| VOLARIS /<br>DIRECCION GENERAL DE<br>AERONAUTICA CIVIL | 4.4     | El concesionario, permisionario y operador aéreo, debe tomar en cuenta todos los factores que afecten de modo importante el <u>rendimiento de la aeronave</u> de la aeronave, entre los cuales se contempla: el peso de la aeronave, los procedimientos operacionales, la altitud-presión apropiada de la elevación del aeródromo, la temperatura ambiente, el viento, la pendiente y las condiciones de la superficie de la pista ( <u>seca, mojada, contaminada, entre otros</u> ) ( <del>presencia de nieve, fango, agua, hielo o una combinación de éstos</del> ), en caso de estar definido por el fabricante, para aeronaves terrestres así como las condiciones de la superficie del agua para hidroaviones. Dichos factores deben ser considerados directamente como parámetros de utilización o indirectamente mediante tolerancias o márgenes | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.  | 4.4. El concesionario, permisionario y operador aéreo, debe tomar en cuenta todos los factores que afecten de modo importante el rendimiento de la aeronave, entre los cuales se contempla: el peso de la aeronave, los procedimientos operacionales, la altitud-presión apropiada de la elevación del aeródromo, la temperatura ambiente, el viento, la pendiente y las condiciones de la superficie de la pista, (seca mojada, contaminada, entre otros), en caso de estar definido por el fabricante, para aeronaves terrestres; así como las condiciones de la superficie del agua para hidroaviones. Dichos factores deben ser considerados directamente como parámetros de utilización o indirectamente mediante tolerancias o márgenes. |
| VIVAAEROBUS  | 5.2     | Siempre que se cumpla con lo previsto en la presente norma, el Manual de Vuelo puede ser publicado en partes separadas que correspondan a aspectos determinados de la operación de la aeronave... <u>Tales partes separadas pueden ser comprendidas en publicaciones como el Manual de Operación de la Tripulaciones de Vuelo (FCOM/QRH), Manual de Peso y Balance de la Aeronave (W&amp;BM), Manual General de Mantenimiento, Manual General de Operaciones, etc.</u>  | No se acepta la propuesta, porque se considera innecesario el listado de manuales en los que se puede incorporar la información correspondiente al Manual de Vuelo, debido a que el numeral 5.2. de la NOM que nos ocupa ya prevé que la información a que se refiere el numeral 6 de la presente norma pueda contemplarse en otros manuales. | 5.2. Siempre que se cumpla con lo previsto en la presente norma, el Manual de Vuelo puede ser publicado en partes separadas que correspondan a aspectos determinados de la operación de la aeronave, es decir, que la información mencionada en el numeral 6 de la presente norma, puede ser contemplada en otros manuales correspondientes a la operación de la aeronave en cuestión.   |
| VOLARIS /<br>DIRECCION GENERAL DE<br>AERONAUTICA CIVIL | 5.2     | Siempre que se cumpla con lo previsto en la presente norma, el Manual de Vuelo puede ser publicado en partes separadas que correspondan a aspectos determinados de la operación de la aeronave es decir, que <del>cierta</del> de la información <u>mencionada descrita</u> en el numeral 6 de la presente norma, <u>puede ser sea</u> contemplada en otros manuales o documentos correspondientes a la operación de la aeronave en cuestión.   | Se acepta la propuesta parcialmente y se realiza la adecuación correspondiente  | 5.2. Siempre que se cumpla con lo previsto en la presente norma, el Manual de Vuelo puede ser publicado en partes separadas que correspondan a aspectos determinados de la operación de la aeronave, es decir, que la información mencionada en el numeral 6 de la presente norma, puede ser contemplada en otros manuales o documentos, correspondientes a la operación de la aeronave en cuestión.   |

| PROMOVENTE                             | NUMERAL | COMENTARIO   | RESPUESTA   | QUEDA COMO   |
|--|---------|--|---|--|
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL | 5.3.    | Para el diseño del Manual de Vuelo se deben observar los principios relativos a factores humanos <del>de la aviación conforme lo que se establezca en la disposición aplicable</del> comprendidos en el documento 9683 de la Organización de Aviación Civil Internacional.   | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.  | 5.3. Para el diseño del Manual de Vuelo, se deben observar los principios relativos a factores humanos de la aviación comprendidos en el documento 9683 de la Organización de Aviación Civil Internacional.  |
| VOLARIS                                | 5.4     | El concesionario, permisionario y operador aéreo, debe contar con un ejemplar del Manual de Vuelo para cada aeronave bajo su responsabilidad; así como proveerlo al personal de operaciones para su uso y guía, a la oficina de despacho que le preste el servicio, en caso de que aplique; y a cada miembro de la tripulación de vuelo. Por lo que es responsabilidad del poseedor del Manual mantenerlo actualizado conforme a las enmiendas que reciba. <u>Si una enmienda es recibida directamente del fabricante, ésta deberá ser incorporada inmediatamente al manual para no afectar la aeronavegabilidad de la aeronave.</u> | No se acepta la propuesta, debido a que en los términos del artículo 109, fracción IV, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, el Manual de Vuelo debe ser autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, lo cual significa que <b><u>también las enmiendas a dicho Manual deben autorizarse</u></b> , en el entendido de que los fabricantes de aeronaves no emiten 'enmiendas' de aplicación inmediata, siendo responsabilidad de la concesionaria o permisionario correspondiente, <u>mantener actualizado</u> su Manual de Vuelo, incorporando las enmiendas que reciba de ser posible en forma inmediata. | 5.4. El concesionario, permisionario y operador aéreo, debe contar con un ejemplar del Manual de Vuelo para cada aeronave bajo su responsabilidad; así como proveerlo al personal de operaciones para su uso y guía, a la oficina de despacho que le preste el servicio, en caso de que aplique; y a cada miembro de la tripulación de vuelo. Por lo que es responsabilidad del poseedor del Manual, mantenerlo actualizado conforme a las enmiendas que reciba. |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL | 5.5.    | En caso de existir una entidad mexicana responsable del diseño tipo de una aeronave, ésta debe cumplir con lo establecido en la presente <u>Norma Oficial Mexicana y/o en la disposición aplicable.</u>  | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.  | 5.5. En caso de existir una entidad mexicana responsable del diseño tipo de una aeronave, ésta debe cumplir con lo establecido en la presente Norma Oficial Mexicana.  |

| PROMOVENTE                                       | NUMERAL | COMENTARIO  | RESPUESTA  | QUEDA COMO   |
|--|---------|---|--|--|
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL / VOLARIS | 6       | La información que se establece a continuación se considera como <u>enunciativa ilustrativa</u> mas no limitativa para el Manual de Vuelo de las aeronaves, el cual, <u>en caso de que el fabricante la publique</u> , debe contener y desarrollar la siguiente información referente a...<br>Un ejemplo es la cantidad de aceite. En algunas aeronaves el control de cantidades normales y mínimas ya no es responsabilidad de los pilotos, sino de mantenimiento, y el piloto solo es responsable que la misma se encuentre en rango normal de operación. | Se acepta la propuesta parcialmente y se realiza la adecuación correspondiente,  | 6. Contenido del Manual de Vuelo<br>La información que se establece a continuación se considera como enunciativa mas no limitativa para el Manual de Vuelo de las aeronaves, el cual debe contener y desarrollar la siguiente información referente a: |
| VOLARIS  | 6.6.5   | Cargas específicas<br>No es claro a lo que se refiere el término "cargas específicas" en el numeral 6.7.10, ya se considera Limitaciones de factores de carga en vuelo  | Se acepta el comentario y al respecto se hace notar que con motivo de la consulta pública se incorporó la definición de cargas específicas en el numeral 3.11., de la Norma que nos ocupa.   | 6.6.5. Cargas específicas  |
| VOLARIS  | 6.7.4   | Limitaciones de altitud, <del>alcance y autonomía</del><br>Algunos fabricantes ya no consideran el alcance y la autonomía como una limitación, sino como el resultado del performance específico del avión en cada vuelo en particular.   | No se acepta la propuesta, debido a que esta condición se da sólo respecto de algunos modelos de aeronave y la NOM debe considerar a todos los modelos.  | 6.7.4. Limitaciones de altitud, alcance y autonomía.   |
| VOLARIS  | 6.7.9   | <del>Limitaciones de maniobra</del><br><u>Velocidades Máximas de Maniobra de Diseño</u><br>¿Se refiere limitaciones aerodinámicas?<br>No se especifica si el término comprende Velocidades máximas de maniobra o factor de carga de maniobra o ambos.   | No se acepta la propuesta, debido a que es indispensable que en el manual de vuelo se comprenda la información relativa a las limitaciones de maniobra.<br>Asimismo, se aclara que en el numeral que nos ocupa se deben mencionar todas las limitantes en la maniobra, ya sea, velocidad, carga, viento, etc., de acuerdo al Certificado de Tipo / Manual de Vuelo aprobado por la Autoridad de aviación civil del Estado de diseño. | 6.7.9. limitaciones de maniobra  |

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

| PROMOVENTE | NUMERAL | COMENTARIO   | RESPUESTA   | QUEDA COMO  |
|------------|---------|--|---|---|
| VOLARIS    | 6.7.12  | Limitaciones de combustible y aceite (capacidad de los tanques y tipos que puede usar, etc.). <u>La limitación de aceite aplica en aquellos casos en donde el piloto sea responsable de monitorear cantidades.</u><br>En algunas aeronaves el control de cantidades normales y mínimas ya no es responsabilidad de los pilotos, sino de mantenimiento y el piloto solo es responsable que la misma se encuentre en <u>rango normal de operación.</u> | No se acepta la propuesta, en razón de que el piloto, en todos los casos, debe verificar que el combustible y el aceite se encuentren en un rango normal de operación, para lo cual se considera necesario que en el manual de vuelo se establezcan las limitaciones correspondientes. .  | 6.7.12. Limitaciones de combustible y aceite (capacidad de los tanques y tipos que puede usar, etc.). |
| VOLARIS    | 6.7.13  | <u>Placas Indicaciones y letreros (en aquellas aeronaves que no cuenten con un Manual de Mantenimiento del Fabricante que abarque este tema)</u><br>Se debería especificar a qué placas y letreros se refiere el punto.<br>Adicionalmente, esta información en algunas aeronaves se publica en el Catálogo Ilustrado de Partes que es un manual más orientado a Mantenimiento que a la operación del avión   | Se acepta la propuesta parcialmente, por lo que se realiza la adecuación correspondiente.<br>En cuanto a la precisión que formula el promovente entre paréntesis, se considera innecesaria, en razón de que el numeral 5.2, de la NOM que nos ocupa, permite que la información mencionada en el numeral 6 de la NOM de referencia, pueda ser contemplada en otros manuales o documentos.   | 6.7.13. Indicaciones y letreros   |
| VOLARIS    | 6.8     | Sección 3.- Procedimientos normales y <u>especiales</u><br>Cambio de título en caso de que no se agregue una sección de procedimientos especiales  | No se acepta la propuesta, en razón de que se considera innecesaria la adición de referencia, ya que en los términos del numeral 7.7., de la norma que nos ocupa, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo diferente a la comprendida en el numeral 6, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo justifique que cumple con el contenido establecido en la NOM que nos ocupa. | Sección 3.- Procedimientos normales.  |

| PROMOVENTE | NUMERAL | COMENTARIO  | RESPUESTA   | QUEDA COMO   |
|------------|---------|---|---|--|
| VOLARIS    | 6.8     | Los nombres de los procedimientos listados a continuación pueden variar, aumentar o disminuir dependiendo del tipo de aeronave; pero los procedimientos citados deben contener una secuencia o lógica similar. Depende de los diferentes tipos de aeronaves y/o de fabricantes que los nombres y/o procedimientos se ajusten exactamente a los descritos. | No se acepta la propuesta, en razón de que se considera innecesario realizar un listado de procedimientos, siendo que en los términos del numeral 7.7.de la NOM que nos ocupa, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo diferente a la comprendida en el numeral 6, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo justifique que cumple con el contenido establecido en la NOM de referencia.  | 6.8. Sección 3.- Procedimientos normales.<br>6.8.1. Introducción.<br>6.8.2. Velocidades para operación normal.<br>6.8.3. Listas de verificación... |
| VOLARIS    | 6.8.4   | <del>Inspección prevuelo</del><br>Inspección de Seguridad Exterior<br>No especifica el tipo de inspección   | No se acepta la propuesta, en razón de que cada operador debe definir el procedimiento mediante el cual se garanticen las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros de conformidad con el artículo 17 de la Ley de Aviación Civil.   | 6.8.4. inspección prevuelo   |
| VOLARIS    | 6.8.5   | Antes <u>del remolque o</u> de encender motores<br>Algunas aeronaves deben ser remolcadas previo al encendido del primer motor  | No se acepta la propuesta debido a que la aeronave puede o no ser remolcada antes de encender motores y no se puede requerir este procedimiento para todos los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos, ya que cada operador debe definir el procedimiento mediante el cual se garanticen las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros de conformidad con el artículo 17 de la Ley de Aviación Civil | 6.8.5. Antes de encender motores   |

| PROMOVENTE | NUMERAL | COMENTARIO  | RESPUESTA  | QUEDA COMO  |
|------------|---------|---|--|---|
| VOLARIS    | 6.8.7   | <u>Después del encendido de motores o Antes del rodaje.</u><br>El nombre puede variar de fabricante a fabricante                  | No se acepta la propuesta debido a que se considera innecesario referirse al encendido de motores, toda vez que en el numeral anterior ya se alude a dicho encendido, siendo lo fundamental en el numeral que nos ocupa que se proporcione el procedimiento previo al rodaje. .  | 6.8.7. Antes del rodaje                           |
| VOLARIS    | 6.8.11  | <u>Despegue en pistas cortas, en caso de aplicar</u><br>No todas las aeronaves pueden tener o requerir este tipo de procedimiento | No se acepta la propuesta, en razón de que se considera innecesario realizar un listado de procedimientos, siendo que en los términos del numeral 7.7.de la NOM que nos ocupa, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo diferente a la comprendida en el numeral 6, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo justifique que cumple con el contenido establecido en la NOM de referencia. | 6.8.11. Despegue en pistas cortas                 |
| VOLARIS    | 6.8.13  | <del>Ascenso normal.</del><br>Repetido con 6.8.12   | No se acepta la propuesta, en razón de que los procedimientos a que se refieren los numerales 6.8.12. y 6.8.13 son diferentes, el ascenso en ruta, se establece respecto de la aeronave en vuelo, y se encuentra especificado en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP de México por sus siglas en inglés) y el ascenso normal se refiere a la fase de vuelo inmediata posterior al despegue y se especifica en el manual del fabricante.   | 6.8.12. Ascenso en ruta<br>6.8.13. Ascenso normal |

| PROMOVENTE | NUMERAL | COMENTARIO   | RESPUESTA   | QUEDA COMO                            |
|------------|---------|--|---|---------------------------------------|
| VOLARIS    | 6.8.14  | <p><del>Máximo rendimiento de ascenso.</del><br/> <u>6.10.13. Máximo rendimiento de ascenso.</u><br/>                     Mover a la sección de rendimiento.<br/>                     Pudiera no aplicar a todo tipo de aeronaves.</p> | <p>No se acepta la propuesta, en razón de que en el numeral que nos ocupa se requiere un procedimiento para llevar a cabo un despegue de máximo rendimiento o máximo rendimiento de ascenso y no un valor especificado para el ascenso, por lo que no es apropiado incluir el numeral que se comenta en la sección de rendimientos..</p>  | 6.8.14. Máximo rendimiento de ascenso |
| VOLARIS    | 6.8.16  | <p><del>Crucero de largo alcance</del><br/> <u>6.10.14. Crucero de largo alcance.</u><br/>                     Mover a la sección de rendimiento.<br/>                     Pudiera no aplicar a todo tipo de aeronaves.</p>            | <p>No se acepta la propuesta, en razón de que en el numeral que nos ocupa se requiere un procedimiento para vuelos de largo alcance, en donde se mantenga un nivel de crucero en una gran parte del vuelo de acuerdo con el Certificado de Tipo y el Manual de Vuelo aprobado por la Autoridad de aviación civil del Estado de diseño y no un valor de rendimiento de crucero de largo alcance.</p> | 6.8.16. Crucero de largo alcance      |
| VOLARIS    | 6.8.18  | <p><del>Descenso de largo alcance</del><br/> <u>6.10.15. Descenso de largo alcance.</u><br/>                     Mover a la sección de rendimiento.<br/>                     Pudiera no aplicar a todo tipo de aeronaves.</p>          | <p>No se acepta la propuesta, en razón de que en el numeral que nos ocupa se requiere un procedimiento para llevar a cabo un descenso de largo alcance de acuerdo con el Certificado de Tipo y el Manual de Vuelo aprobado por la Autoridad de aviación civil del Estado de diseño y cumple con el contenido establecido en la presente Norma Oficial Mexicana y no un valor de rendimiento</p>     | 6.8.18. Descenso de largo alcance     |

| PROMOVENTE | NUMERAL                  | COMENTARIO   | RESPUESTA  | QUEDA COMO   |
|------------|--------------------------|--|--|--|
| VOLARIS    | Entre<br>6.8.18 y 6.8.19 | <u>Preparación del descenso</u><br>No incluida en el listado.<br>Muchas aeronaves tienen este tipo de lista.<br>Pudiera no aplicar a todo tipo de aeronaves.   | No se acepta la propuesta, en razón de que se considera innecesaria la adición de referencia, ya que en los términos del numeral 7.7., de la norma que nos ocupa, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo diferente a la comprendida en el numeral 6, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo justifique que cumple con el contenido establecido en la NOM que nos ocupa, por lo que si el concesionario o permisionario, determina que es necesario contar con un procedimiento de preparación para el descenso puede tenerlo y contemplarlo en su manual, de acuerdo con el Certificado de Tipo y el Manual de Vuelo aprobado por la Autoridad de aviación civil del Estado de diseño. | 6.8.18. Descenso largo alcance.<br>6.8.19. Antes del aterrizaje. |
| VOLARIS    | 6.8.19                   | <u>Aproximación</u> o antes del aterrizaje, <u>puediendo separarse en:</u><br>- De precisión<br>- De no precisión<br>- Visual<br>Los manuales incluyen este procedimiento más como aproximación que como antes del aterrizaje. | No se acepta la propuesta, en razón de que se considera innecesaria la adición de referencia, ya que en los términos del numeral 7.7., de la norma que nos ocupa, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo diferente a la comprendida en el numeral 6, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo justifique que cumple con el contenido establecido en la NOM que nos ocupa, por lo que si el concesionario o permisionario, determina que es necesario contar con más procedimientos puede contemplarlos en su manual, de acuerdo con el Certificado de Tipo y el Manual de Vuelo aprobado por la Autoridad de aviación civil del Estado de diseño.  | 6.8.19. Antes del aterrizaje                                     |

| PROMOVENTE | NUMERAL               | COMENTARIO  | RESPUESTA   | QUEDA COMO   |
|------------|-----------------------|---|---|--|
| VOLARIS    | 6.8.22                | Aterrizaje en pistas cortas<br>Mover a una sección de procedimientos especiales.<br>Pudiera no aplicar a todo tipo de aeronaves.  | No se acepta la propuesta, en razón de que se considera innecesaria la adición de referencia, ya que en los términos del numeral 7.7., de la norma que nos ocupa, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo diferente a la comprendida en el numeral 6, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo justifique que cumple con el contenido establecido en la NOM que nos ocupa.       | 6.8.22. Aterrizaje en pistas cortas  |
| VOLARIS    | 6.8.24                | Corte de motor(es).<br>Corte de motor(es), en caso de no estar incluido en el procedimiento de "Después del aterrizaje"<br>En muchos casos este procedimiento forma parte del procedimiento a realizar Después del Aterrizaje | No se acepta la propuesta, en razón de que se considera innecesaria la modificación de referencia, ya que en los términos del numeral 7.7., de la norma que nos ocupa, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo diferente a la comprendida en el numeral 6, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo justifique que cumple con el contenido establecido en la NOM que nos ocupa.. | 6.8.24. Corte de motor(es).  |
| VOLARIS    | Entre 6.8.24 y 6.8.25 | <u>Estacionado de la aeronave</u><br>En varios modelos de aeronaves existe este procedimiento.<br>Pudiera no aplicar a todos los tipos de aeronaves   | No se acepta la propuesta, en razón de que se considera innecesaria la modificación de referencia, ya que en los términos del numeral 7.7., de la norma que nos ocupa, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo diferente a la comprendida en el numeral 6, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo justifique que cumple con el contenido establecido en la NOM que nos ocupa.  | 6.8.24. Corte de motor(es).<br>6.8.25. Aseguramiento de la aeronave en tierra. |

| PROMOVENTE | NUMERAL | COMENTARIO   | RESPUESTA   | QUEDA COMO  |
|------------|---------|--|---|---|
| VOLARIS    | 6.9     | <p>Los nombres de los procedimientos listados a continuación pueden variar, aumentar o disminuir dependiendo del tipo de aeronave; y <b>el certificado de diseño aprobado por la autoridad de diseño</b>; pero los procedimientos citados deben considerar las fallas y emergencias de los diferentes sistemas de la aeronave, así como condiciones de emergencia que pongan en riesgo la aeronavegabilidad de la aeronave y la seguridad de los pasajeros y tripulantes. Depende de los diferentes tipos de aeronaves y/o de fabricantes que los nombres y/o procedimientos se ajusten exactamente a los descritos.</p> <p>No se pueden solicitar procedimientos de operación anormales si la autoridad de diseño no los ha aprobado.</p> | <p>No se acepta la propuesta, en razón de que en los términos del numeral 7.7., de la norma que nos ocupa, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo diferente a la comprendida en el numeral 6, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo justifique que cumple con el contenido establecido en la NOM que nos ocupa, por lo que si los procedimientos anormales de emergencia varían para cada tipo de aeronave, estos deben ser descritos si se requieren para la operación de la aeronave y en caso de que sus nombres cambien debe hacerse referencia de a que procedimiento corresponde para los fines de esta NOM.</p> | 6.9. Sección 4.- Procedimientos anormales de emergencia   |
| Volaris    | Varios  | <p>6.9.1. Introducción.<br/>6.9.2. Velocidades para operaciones de emergencia.<br/><del>6.9.3. Despegues abortados.</del><br/>6.9.4. Recuperación de velocidad excedida<br/><del>6.9.4. Listas de operaciones anormales y/o de emergencias.</del><br/><del>6.9.5. Controles de vuelo.</del><br/><del>6.9.6. Fallas en el arranque (calientes, húmedos, entre otros).</del><br/><del>6.9.7. Fallas en el (los) motor(es).</del><br/><del>6.9.8. Vibración en el (los) motor(es).</del><br/><del>6.9.9. Fallas en la(s) hélice(s), rotor(es), transmisión(es), flecha(s).</del><br/><del>6.9.10. Despegues abortados.</del><br/>6.9.5. Penetración en turbulencia.<br/>6.9.6. Desplomes<br/>6.9.7. Descenso <u>de emergencia.</u></p>        | <p>No se acepta la propuesta, en razón de que en los términos del numeral 7.7. de la norma que nos ocupa, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo diferente a la comprendida en el numeral 6, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo justifique que cumple con el contenido establecido en la NOM que nos ocupa, por lo que si el Certificado de Tipo y el Manual de Vuelo aprobado por la Autoridad de aviación civil del Estado de diseño se comprenden procedimientos anormales y de emergencia a</p>   | <p><b>6.9.1.</b> Introducción.<br/><b>6.9.2.</b> Velocidades para operaciones de emergencia.<br/><b>6.9.3.</b> Recuperación de velocidad excedida.<br/><b>6.9.4.</b> Listas de operaciones anormales y/o de emergencias.<br/><b>6.9.5.</b> Controles de vuelo.<br/><b>6.9.6.</b> Fallas en el arranque (calientes, húmedos, entre otros).<br/><b>6.9.7.</b> Fallas en el (los) motor(es).<br/><b>6.9.8.</b> Vibración en el (los) motor(es).<br/><b>6.9.9.</b> Fallas en la(s) hélice(s), rotor(es), transmisión(es), flecha(s).<br/><b>6.9.10.</b> Despegues abortados.<br/><b>6.9.11.</b> Penetración en turbulencia.<br/><b>6.9.12.</b> Desplomes.<br/><b>6.9.13.</b> Descenso.<br/><b>6.9.14.</b> Aterrizajes forzosos.</p> |

| PROMOVENTE | NUMERAL | COMENTARIO   | RESPUESTA  | QUEDA COMO  |
|------------|---------|--|--|---|
|            |         | <p>6.9.8. Aterrizajes forzosos</p> <p><u>6.9.9. Aterrizaje con neumáticos desinflados.</u></p> <p><u>6.9.10. Listas de operaciones anormales y/o de emergencias</u></p> <p><u>6.9.11. Pérdida de presurización</u></p> <p><u>6.9.12. Fallas en los sistemas de comunicación</u></p> <p><u>6.9.13. Fallas en el sistema eléctrico y/o electrónico</u></p> <p>6.9.14. Fuego o humo</p> <p>6.9.15. Fallas en el sistema de extinción de fuego</p> <p><u>6.9.16. Fallas en el sistema de Controles de vuelo</u></p> <p><del>6.9.17. Fallas en el sistema de protección contra hielo y lluvia.</del></p> <p><del>6.9.18. Aterrizaje con neumáticos desinflados.</del></p> <p><del>6.9.19. Fallas en el sistema eléctrico y/o electrónico.</del></p> <p><del>6.9.20. Fallas en el sistema hidráulico.</del></p> <p><del>6.9.21. Pérdida de presurización.</del></p> <p>6.9.17. Fallas en el sistema de combustible.</p> <p><u>6.9.18. Fallas en el sistema hidráulico.</u></p> <p><u>6.9.19. Fallas en el sistema de protección contra hielo y lluvia.</u></p> <p><u>6.9.20. Fallas en los instrumentos de vuelo</u></p> <p><u>6.9.21. Fallas en el tren de aterrizaje</u></p> <p><u>6.9.22. Fallas en los sistemas de navegación</u></p> <p><del>6.9.23. Fallas en el sistema de aceite.</del></p> <p>6.9.24. Fallas en el sistema de oxígeno</p> <p><u>6.9.24. Fallas en el (los) motor(es).</u></p> <p><u>6.9.25. Fallas en el arranque (calientes, húmedos, entre otros)</u></p> <p><u>6.9.26. Fallas en la(s) hélice(s), rotor(es), transmisión(es), flecha(s).</u></p> <p><u>6.9.27. Vibración en el (los) motor(es).</u></p> <p><u>6.9.28. Fallas en el sistema de aceite</u></p> | <p>los diferentes a los considerados en la NOM que nos ocupa, los mismos pueden incluirse en el manual de vuelo.</p> | <p><b>6.9.15.</b> Fuego o humo.</p> <p><b>6.9.16.</b> Fallas en el sistema de extinción de fuego.</p> <p><b>6.9.17.</b> Fallas en el sistema de protección contra hielo y lluvia.</p> <p><b>6.9.18.</b> Aterrizaje con neumáticos desinflados.</p> <p><b>6.9.19.</b> Fallas en el sistema eléctrico y/o electrónico.</p> <p><b>6.9.20.</b> Fallas en el sistema hidráulico.</p> <p><b>6.9.21.</b> Pérdida de presurización.</p> <p><b>6.9.22.</b> Fallas en el sistema de combustible.</p> <p><b>6.9.23.</b> Fallas en el sistema de aceite.</p> <p><b>6.9.24.</b> Fallas en el sistema de oxígeno.</p> |



| PROMOVENTE | NUMERAL | COMENTARIO  | RESPUESTA  | QUEDA COMO                                   |
|------------|---------|---|--|--|
| VOLARIS    | 6.10.12 | Componente <u>máxima</u> de viento cruzado<br>Debe aclararse el objetivo específico de este punto   | No se acepta la propuesta, debido a que, la componente de viento cruzado se calcula para diferentes ángulos dados de viento al despegue, de acuerdo con el Certificado de Tipo y el Manual de Vuelo aprobado por la Autoridad de aviación civil del Estado de diseño y la componente máxima de viento cruzado, se calcularía sólo respecto del valor de uno de dichos ángulos que pudiera afectar el rendimiento de la aeronave. | 6.10.12. Componente de viento cruzado        |
| VOLARIS    | 6.11    | Sección 6.- <del>Carga</del> <u>Peso</u> y balance.<br>Peso y Balance es la traducción real de Weight & Balance. Los dos principales objetivos de este proceso son asegurar no rebasar ningún límite certifiac de Peso Máximo (Peso), y no rebasar ningún límite certificado de posición de Centro de Gravedad (Balance).   | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente,   | 6.11. Peso y Balance                         |
| VOLARIS    | 6.11.3  | <del>Configuración</del> <u>Distribución de asientos</u> en cabina<br>Requerimiento ambiguo, ya que no especifica si cabina de pilotos, o de pasajeros ni el objetivo a considerar.<br>Se propone cambiarlo a Distribución de asientos en cabina, ya que está es la información requerida para el proceso de Peso y Balance | No se acepta la propuesta, en razón de que en los términos del numeral 7.7., de la norma que nos ocupa, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo diferente a la comprendida en el numeral 6, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo justifique que cumple con el contenido establecido en la NOM que nos ocupa.  | 6.11.3. Configuración de asientos en cabina. |

| PROMOVENTE                             | NUMERAL | COMENTARIO  | RESPUESTA  | QUEDA COMO  |
|--|---------|---|--|---|
| VOLARIS                                | 6.11.4. | <p><del>Manifiesto de carga y balance conforme a las limitaciones de la entidad responsable del diseño de tipo de la aeronave.</del></p> <p>Esta información ya está solicitada en el numeral 4.3.3 inciso w) de la norma del Manual General de Operaciones</p>   | <p>No se acepta la propuesta, pues aunque la información relativa al manifiesto de peso y balance, se comprenda en el Manual General de Operaciones, los operadores aéreos no están obligados a contar con dicho manual, por lo que de eliminarse el numeral que se comenta dichos operadores aéreos no tendrían que incluir la mencionada información en su manual de vuelo, en perjuicio de la seguridad aérea.</p> <p>Lo anterior, en los términos de los artículos 28, párrafo segundo, y 31, párrafo primero, de la Ley de Aviación Civil, en relación con el artículo 2, fracción VI, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.</p> <p>Aunado a lo anterior, el numeral 5.2. de la NOM que nos ocupa prevé que la información a que se refiere el numeral 6 de dicha NOM pueda contemplarse en otros manuales.</p> | <p><b>6.11.4.</b> Manifiesto de peso y balance conforme a las limitaciones de la entidad responsable del diseño de tipo de la aeronave.</p>   |
| DIRECCION GNERAL DE AERONAUTICA CIVIL. | 6.11.5  | <p>De ser aplicable, la Lista de Equipo Mínimo, <del>de despacho</del> que comprenda los requerimientos de las operaciones autorizadas para la aeronave, de conformidad con el apéndice normativo "A" <del>de la presente norma, con la disposición aplicable. Esta información debe ser parte del contenido del Manual General de Operaciones.</del></p> <p><u>NOTA: Para fines de la presente norma la Autoridad Aeronáutica, toma como válidos únicamente los estándares de diseño de aeronavegabilidad de EASA y FAA.</u></p> | <p>Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente,</p> <p>Asimismo, en cuanto a que la información a que se refiere el presente numeral puede ser parte del Manual General de Operaciones, se reitera que el numeral 5.2. de la NOM que nos ocupa prevé que la información a que se refiere el numeral 6 de la norma que nos ocupa pueda contemplarse en otros manuales.</p>  | <p>6.11.5. De ser aplicable, la Lista de Equipo Mínimo, que comprenda los requerimientos de las operaciones autorizadas para la aeronave, de conformidad con el apéndice normativo "A" de la presente norma.</p> <p>NOTA: Para fines de la presente norma la Autoridad Aeronáutica, toma como válidos únicamente los estándares de diseño de aeronavegabilidad de EASA y FAA.</p> |

| PROMOVENTE     | NUMERAL     | COMENTARIO   | RESPUESTA   | QUEDA COMO  |
|----------------|-------------|--|---|---|
|                |             | <p>Si esta información debe ser parte del contenido del Manual General de Operaciones, no procede su requerimiento en este anteproyecto de NOM.</p> <p>Debiendo ser incluida en la norma dentro de la sección de Suplementos</p> <p>Sin embargo, por la naturaleza de la Lista de Equipo Mínimo, ésta está más relacionada con el Manual de Vuelo que con el Manual General de Operaciones.</p>  |   |   |
| <b>VOLARIS</b> | <b>6.12</b> | <p>El listado de los diferentes sistemas debe ser acorde con el tipo de aeronave.</p> <p>6.12.1. Introducción.</p> <p>6.12.2. Controles de vuelo.</p> <p><del>6.12.3. Tablero de instrumentos.</del></p> <p><del>6.12.4. Tren de aterrizaje.</del></p> <p><del>6.12.5. Motor(es).</del></p> <p><del>6.12.6. Reversas.</del></p> <p><del>6.12.7. Hélice(s), rotor(es).</del></p> <p><del>6.12.8. De combustible.</del></p> <p><del>6.12.9. Hidráulico.</del></p> <p><del>6.12.10. Eléctrico y/o electrónico.</del></p> <p><del>6.12.11. De instrumentos.</del></p> <p><del>6.12.12. De oxígeno.</del></p> <p><del>6.12.13. De protección contra hielo y lluvia.</del></p> <p>6.12.14. De presurización y aire acondicionado</p> <p><u>6.12.4. Sistemas de Comunicación</u></p> <p><u>6.12.5. Eléctrico y/o electrónico</u></p> <p><u>6.12.6. Tablero de instrumentos Equipamiento</u></p> <p><u>6.12.7. De protección extinción de fuego</u></p> <p><u>6.12.8. Controles de vuelo.</u></p> <p><u>6.12.9. De combustible.</u></p> <p><u>6.12.10. Hidráulico.</u></p> <p><u>6.12.11. De protección contra hielo y lluvia.</u></p> <p><u>6.12.12. De instrumentos de Vuelo</u></p> | <p>No se acepta la propuesta, en razón de que no es posible formular un numeral de la norma para cada tipo de aeronave, además en los términos del numeral 7.7. de la norma que nos ocupa, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo diferente a la comprendida en el numeral 6, siempre y cuando el concesionario, permisionario u operador aéreo justifique que cumple con el contenido establecido en la NOM que nos ocupa, por lo que se podrá estructurar dicho manual de acuerdo con el tipo de aeronave, el Certificado de Tipo y el Manual de Vuelo aprobado por la Autoridad de aviación civil del Estado de diseño.</p> | <p><b>6.12.</b> Sección 7.- Descripción de sistemas.</p> <p><b>6.12.1.</b> Introducción.</p> <p><b>6.12.2.</b> Controles de vuelo.</p> <p><b>6.12.3.</b> Tablero de instrumentos.</p> <p><b>6.12.4.</b> Tren de aterrizaje.</p> <p><b>6.12.5.</b> Motor(es).</p> <p><b>6.12.6.</b> Reversas.</p> <p><b>6.12.7.</b> Hélice(s), rotor(es).</p> <p><b>6.12.8.</b> De combustible.</p> <p><b>6.12.9.</b> Hidráulico.</p> <p><b>6.12.10.</b> Eléctrico y/o electrónico.</p> <p><b>6.12.11.</b> De instrumentos.</p> <p><b>6.12.12.</b> De oxígeno.</p> <p><b>6.12.13.</b> De protección contra hielo y lluvia.</p> <p><b>6.12.14.</b> De presurización y aire acondicionado.</p> <p><b>6.12.15.</b> Neumático.</p> <p><b>6.12.16.</b> De extinción de fuego.</p> |

| PROMOVENTE | NUMERAL | COMENTARIO   | RESPUESTA  | QUEDA COMO                                   |
|------------|---------|--|--|--|
|            |         | <p><u>6.12.13. Tren de aterrizaje</u><br/> <u>6.12.14. Equipo de Navegación</u><br/> <u>6.12.15. De oxígeno</u><br/> 6.12.16. Neumático<br/> <del>6.12.16. De extinción de fuego.</del><br/> <u>6.12.17. Hélice(s), rotor(es).</u><br/> <u>6.12.18. Motor(es).</u><br/> <u>6.12.19. Reversas</u></p> <p>Dependiendo del tipo de aeronave los diferentes sistemas aplicables al tipo de aeronave pueden variar o inclusive no aplicar.</p> <p>Se reacomodo la información de acuerdo al listado de sistemas del Código ATA 100</p> <p>Incorporación de Sistemas no considerados</p> <p>En algunas aeronaves se tienen sistemas de Vuelo automático, luces, agua y desperdicio, unidad de energía auxiliar, puertas, ventanas, que no aplicarían a todos los tipos de aeronaves.</p> |  |  |
| VOLARIS    | 6.13    | <p>Dependiendo del tipo de aeronave, la información de esta sección puede estar contenida dentro del manual de mantenimiento de la aeronave, en cuyo caso no será necesario que forme parte del Manual de Vuelo.</p> <p>En las aeronaves grandes, los numerales 6.13.2, 6.13.3, 6.13.5, 6.13.6, 6.13.7 y 6.13.8 están contenidas dentro del Manual de Mantenimiento de la Aeronave</p>   | <p>No se acepta la propuesta, debido a que el numeral 5.2. de la NOM que nos ocupa prevé que la información a que se refiere el numeral 6 de la norma que nos ocupa pueda contemplarse en otros manuales correspondientes a la operación de la aeronave en cuestión.</p> | 6.13. Sección 8.- Servicios y mantenimiento. |
| VOLARIS    | 6.13.4  | <p><del>Libro de bitácora de la aeronave.</del></p> <p>Está información ya esta requerida por la NOM del Manual General de Operaciones 4.3.3 inciso z)</p>   | <p>No se acepta la propuesta, debido a que el numeral 5.2. de la NOM que nos ocupa prevé que la información a que se refiere el numeral 6 de la norma que nos ocupa pueda contemplarse en otros manuales correspondientes a la operación de la aeronave en cuestión.</p> | 6.13.4. Libro de bitácora de la aeronave.    |

| PROMOVENTE                             | NUMERAL | COMENTARIO   | RESPUESTA   | QUEDA COMO  |
|--|---------|--|---|---|
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL | 7.      | Requisitos <del>de presentación</del> del Manual de Vuelo<br>Para que el Manual de Vuelo sea revisado y de proceder autorizado por la Autoridad Aeronáutica, el concesionario, permisionario y operador aéreo debe cumplir con lo siguiente:   | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.<br>Se hace notar que se considera más conveniente referirse al manual de vuelo "autorizado" y no a que sea "considerado como válido", a fin de armonizar la NOM con el Reglamento de la Ley de Aviación Civil (109). | 7. Requisitos del Manual de Vuelo<br>Para que el Manual de Vuelo sea revisado y de proceder autorizado por la Autoridad Aeronáutica, el concesionario, permisionario y operador aéreo debe cumplir con lo siguiente:  |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL | 7.1.    | El Manual de Vuelo no debe ser contrario a <del>disposición jurídica aeronáutica alguna, ni a algún ninguna disposición aplicable, ningún</del> permiso, concesión, aprobación o autorización emitida para el concesionario, permisionario y operador aéreo.   | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.  | 7.1. El Manual de Vuelo no debe ser contrario a disposición jurídica aeronáutica alguna, ni a algún permiso, concesión, aprobación o autorización emitida para el concesionario, permisionario y operador aéreo.  |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL | 7.2.    | El concesionario, permisionario y operador aéreo es responsable de establecer y manifestar los derechos de autoría y protección de la información contenida en el Manual de Vuelo, sin detrimento de lo establecido en la Ley Federal de Acceso a la Información Pública Gubernamental <del>o</del> <del>otra disposición aplicable.</del>   | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.  | 7.2. El concesionario, permisionario y operador aéreo es responsable de establecer y manifestar los derechos de autoría y protección de la información contenida en el Manual de Vuelo, sin detrimento de lo establecido en la Ley Federal de Acceso a la Información Pública Gubernamental.  |
| VIVAEROBUS                             | 7.4.    | f) Elaborarse en idioma español <u>o inglés</u> , permitiéndose en general el uso de términos aeronáuticos, así como de tablas y/o gráficas en otro idioma con su respectiva traducción. <u>Sin embargo, en caso de ser en otro idioma, el concesionario, permisionario y operador aéreo es responsable de que el personal que use el Manual de Vuelo entienda, escriba y hable el(los) idioma(s) en el que se haya(n) realizado dicho manual.</u>                                     | Se acepta parcialmente la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.   | 7.4....<br>f) Elaborarse en idioma español o inglés, permitiéndose en general el uso de términos aeronáuticos, así como de tablas y/o gráficas en otro idioma con su respectiva traducción. En caso de que el Manual de Vuelo se elabore en inglés, el concesionario, permisionario y operador aéreo es responsable y debe garantizar que los usuarios de dicho manual dominen el idioma, de modo que entiendan con claridad y precisión todos los pormenores del manual de vuelo |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL |         | f) Elaborarse en idioma español <u>o inglés</u> , permitiéndose en general el uso de términos aeronáuticos, así como de tablas y/o gráficas en otro idioma con su respectiva traducción. <u>En caso de que el Manual de Vuelo se elabore en inglés, el concesionario, permisionario y operador aéreo es responsable y debe garantizar que los usuarios de dicho manual dominen el idioma, de modo que entiendan con claridad y precisión todos los pormenores del manual de vuelo.</u> |   |   |

| PROMOVENTE   | NUMERAL           | COMENTARIO  | RESPUESTA   | QUEDA COMO   |
|--|-------------------|---|---|--|
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL/<br>VOLARIS | 7.4 (párrafo 3o.) | <p>Contar con un control de revisiones, índice(s), introducción o prefacio, definiciones y abreviaturas, capítulos, entre otros, e indicar con una línea vertical (lado izquierdo o derecho del margen) <u>u otro medio que permita identificar el cambio</u> realizado al párrafo o texto del documento.</p> <p><u>En los documentos emitidos directamente por el fabricante, la indicación de que información ha sido revisada puede tener un formato distinto de acuerdo a las políticas establecidas dentro del mismo documento.</u></p> <p>En algunos manuales se utilizan letras en lugar de rayas para indicar el cambio y su origen:<br/>N (New), R (Revised) ó E (Effectivity Change) por lo que no siempre se identifica el cambio con una línea vertical.</p> <p>El agregarla modificaría un documento ya certificado.</p> | Se acepta la propuesta parcialmente y se realiza la adecuación correspondiente.   | <p>7.4. El Manual de Vuelo y sus enmiendas deben:...</p> <p>c) Contar con un control de revisiones, índice(s), introducción o prefacio, definiciones y abreviaturas, capítulos, entre otros, e indicar con una línea vertical (lado izquierdo o derecho del margen) u otro medio que permita identificar el cambio realizado al párrafo o texto correspondiente del documento.</p>   |
| VOLARIS  | 7.4 (párrafo 5o.) | <p>Ser en hoja de color blanco, <u>algunos colores adicionales pueden ser permitidos siempre y cuando este color sea publicado por el fabricante de la aeronave</u>; además de que todas las hojas del manual deben estar numeradas y llevar la razón social y logotipo de la entidad responsable del diseño de tipo de la aeronave, o en su caso, la del concesionario, permisionario y operador aéreo responsable de dicha aeronave. La información que se requiera debe aparecer en el color indicado, por ejemplo etiquetas de identificación de materiales peligrosos.</p> <p>Los fabricantes emiten información adicional en formatos amarillo, azul o rojo, dependiendo de la naturaleza de la misma, a efecto de resaltar la información (Revisiones temporales, boletines, boletines de información de emergencia, etc)</p>  | No se acepta la propuesta, debido a que en el Manual de Vuelo no se deben integrar revisiones temporales ni boletines de emergencia o cualquier otra información de naturaleza análoga, que por lo general el fabricante publica en hojas de colores distintos al blanco. | <p>7.4. El Manual de Vuelo y sus enmiendas deben:...</p> <p>e) Ser en hoja de color blanco, además de que todas las hojas del manual deben estar numeradas y llevar la razón social y logotipo de la entidad responsable del diseño de tipo de la aeronave, o en su caso, la del concesionario, permisionario y operador aéreo responsable de dicha aeronave. La información que se requiera debe aparecer en el color indicado, por ejemplo etiquetas de identificación de materiales peligrosos.</p> |

| PROMOVENTE   | NUMERAL                         | COMENTARIO  | RESPUESTA  | QUEDA COMO   |
|--|---------------------------------|---|--|--|
| <p><b>VOLARIS</b></p>                                | <p><b>7.4 (párrafo 6o.)</b></p> | <p>Elaborarse en idioma español <u>o inglés</u>, permitiéndose en general el uso de términos aeronáuticos, así como de tablas y/o gráficas en otro idioma con su respectiva traducción. <u>Dependiendo del tipo de aeronave, el Manual de Vuelo o alguno(s) de sus manuales accesorios pueden ser en inglés, siempre y cuando los pilotos tengan la capacidad de usarlo en ese idioma.</u></p> <p>Dado que el manual de vuelo es información proveniente del fabricante, es importante dejar abierta la posibilidad de presentarlo en inglés.</p>   | <p>Se acepta la propuesta parcialmente, por lo que se realiza la adecuación correspondiente.</p> | <p>7.4....</p> <p>f) Elaborarse en idioma español o inglés, permitiéndose en general el uso de términos aeronáuticos, así como de tablas y/o gráficas en otro idioma con su respectiva traducción. En caso de que el Manual de Vuelo se elabore en inglés, el concesionario, permisionario y operador aéreo es responsable y debe garantizar que los usuarios de dicho manual dominen el idioma, de modo que entiendan con claridad y precisión todos los pormenores del manual de vuelo</p> |
| <p><b>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</b></p> |                                 | <p>Cabe mencionar que el uso del idioma inglés en el manual, así como el de los diferentes CALL OUTs en ese idioma están basados en recomendaciones de Factores Humanos.</p> <p>Actualmente, los pilotos requieren una certificación RTARI lo cual los habilita a usar este documento en inglés sin ningún problema de Seguridad.</p> <p>f) <u>Elaborarse en idioma español o inglés, permitiéndose en general el uso de términos aeronáuticos, así como de tablas y/o gráficas en otro idioma con su respectiva traducción. En caso de que el Manual de Vuelo se elabore en inglés, el concesionario, permisionario y operador aéreo es responsable y debe garantizar que los usuarios de dicho manual dominen el idioma, de modo que entiendan con claridad y precisión todos los pormenores del manual de vuelo.</u></p> |  |  |

| PROMOVENTE                                      | NUMERAL | COMENTARIO  | RESPUESTA  | QUEDA COMO  |
|---|---------|---|--|---|
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL/ VOLARIS | 7.5     | Las enmiendas que se efectúen al Manual de Vuelo, <del>se deben ser aprobadas por presentar a la Autoridad Aeronáutica para cuyo efecto se presentarán tres ejemplares de dicho manual en formato electrónico no editable en un disco compacto y por separado cada ejemplar de dichas enmiendas; para su revisión y autorización evaluación, mismas que</del> deben contener las hojas del manual que están siendo revisadas; además <u>deben contener una versión completa del manual con la revisión integrada al mismo; Y presentarse utilizando formatos de programas de cómputo "de sólo lectura", comercialmente disponibles y sin costo de adquisición, o de programas de cómputo compatibles con lo que posea la Autoridad Aeronáutica.</u> | Se acepta parcialmente la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente, especificando que se deben presentar los tres ejemplares de las enmiendas al manual por separado, para evitar que se entreguen en un solo disco. | <b>7.5.</b> Las enmiendas que se efectúen al Manual de Vuelo, deben ser aprobadas por la Autoridad Aeronáutica, para cuyo efecto se presentarán tres ejemplares de dicho manual en formato electrónico no editable en un disco compacto y cada ejemplar de dichas enmiendas deben contener las hojas del manual que están siendo revisadas; además deben contener una versión completa del manual con la revisión integrada al mismo; utilizando formatos de programas de cómputo "de sólo lectura", comercialmente disponibles y sin costo de adquisición, o de programas de cómputo compatibles con los que posea la Autoridad Aeronáutica.                             |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL/ VOLARIS | 7.7.    | <del>7.6.7</del> La Autoridad Aeronáutica puede autorizar una estructura del Manual de Vuelo <u>puede ser</u> , diferente a la antes mencionada, siempre y cuando el concesionario, permisionario y operador aéreo justifique que la estructura propuesta cumple con el contenido establecido en la presente Norma Oficial Mexicana, <u>y la estructura propuesta sea basada en la estructura generada por el fabricante de la aeronave.</u>  | Se acepta la propuesta parcialmente y se realiza la adecuación correspondiente.  | 7.5. Las enmiendas...<br>7.6. La estructura del Manual de Vuelo puede ser diferente a la antes mencionada, siempre y cuando el concesionario, permisionario y operador aéreo justifique que la estructura propuesta cumple con el contenido establecido en la presente Norma Oficial Mexicana.  |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL/         | 7.6.    | <del>7.6.</del> El concesionario, permisionario y operador aéreo debe presentar:<br><b>a)</b> <del>Tres copias en disco compacto (CD) o mini disco compacto (mCD), identificados con el nombre de la empresa y del manual, el número de enmienda o revisión y la fecha de la misma.</del><br><b>b)</b> <del>La caja de contenido del CD o mCD debidamente identificada con el nombre y/o logotipo de la empresa, indicando además el nombre del manual, en caso de que el contenido del manual se componga de más de un CD o mCD, identificar el número de discos.</del>  | Se acepta la propuesta parcialmente y se realiza la adecuación correspondiente, para armonizar la presente NOM con las demás.  | 11.3. Cuando los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos soliciten que se les formule la evaluación de la conformidad del contenido de su Manual de Vuelo y de sus enmiendas o modificaciones, con respecto a las especificaciones y procedimientos técnicos previstos en la presente norma, deben preparar y presentar ante la Dirección de Aviación, dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la solicitud en escrito libre ... Con el mencionado escrito se debe manifestar a la Autoridad Aeronáutica la disposición para ser evaluado de acuerdo con lo previsto en esta Norma Oficial Mexicana y adjuntar la siguiente documentación: . |

| PROMOVENTE | NUMERAL | COMENTARIO   | RESPUESTA                            | QUEDA COMO  |
|------------|---------|--|--------------------------------------|---|
|            |         | <p><del>c) En caso de que el manual se componga de varios volúmenes, éstos deben ir debidamente identificados, de acuerdo al número de volúmenes que contemple dicho manual.</del></p> <p><b>11.3.</b> Cuando los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos soliciten <u>que se les formule la evaluación de la conformidad del contenido de su Manual de Vuelo y de sus enmiendas o modificaciones, con respecto a las especificaciones y procedimientos técnicos previstos en la presente norma, deben preparar y presentar ante la Dirección de Aviación, dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la solicitud en escrito libre ... Con el mencionado escrito se debe manifestar a la Autoridad Aeronáutica la disposición para ser evaluado de acuerdo con lo previsto en esta Norma Oficial Mexicana y adjuntar la siguiente documentación</u></p> <p>- <u>En caso de que el Representante legal haya cambiado se debe entregar: Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (1 original y 1 copia certificada).</u></p> <p><del>Original y dos copias en forma electrónica del Manual de Vuelo o, en su caso, de las enmiendas o modificaciones.</del></p> <p>- <u>Tres ejemplares del manual de vuelo en disco compacto en formato no editable, identificados con el nombre de la empresa y del manual, el número de enmienda o revisión y la fecha de la misma.</u></p> <p>- <u>El disco compacto debidamente identificada con el nombre y/o logotipo de la empresa, indicando además el nombre del manual, en caso de que el contenido del manual se componga de más de un disco compacto, identificar el número de éstos.</u></p> <p>- <u>En caso de que el manual se componga de varios volúmenes, éstos deben ir debidamente identificados, de acuerdo al número de volúmenes que contemple dicho manual.</u></p> | <p>Comentario anterior página 35</p> | <p>- En caso de que su representante legal haya cambiado se debe entregar el poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) actual (1 original y 1 copia certificada).</p> <p>- Tres ejemplares del manual de vuelo en disco compacto en formato no editable, identificados con el nombre de la empresa y del manual, el número de enmienda o revisión y la fecha de la misma.</p> <p>- El disco compacto debidamente identificada con el nombre y/o logotipo de la empresa, indicando además el nombre del manual, en caso de que el contenido del manual se componga de más de un disco compacto, identificar el número de éstos.</p> <p>- En caso de que el manual se componga de varios volúmenes, éstos deben ir debidamente identificados, de acuerdo al número de volúmenes que contemple dicho manual.</p> |

| PROMOVENTE | NUMERAL | COMENTARIO   | RESPUESTA   | QUEDA COMO  |
|------------|---------|--|---|---|
| VOLARIS    |         | <p>a) Tres copias en <u>disco versátil de almacenamiento digital, (DVD), disco compacto (CD) o mini disco compacto (mCD)</u>, identificados con el nombre de la empresa y del manual, el número de enmienda o revisión y la fecha de la misma. La caja de contenido del <u>DVD, CD o mCD</u> debidamente identificada con el nombre y/o logotipo de la empresa, indicando además el nombre del manual, en caso de que el contenido del manual se componga de más de un DVD, CD o mCD, identificar el número de <del>volúmenes-discos</del>.</p> <p><u>El sistema de almacenamiento en el que se presente puede ser diferente a los citados dependiendo del avance tecnológico y la naturaleza misma de la información, siempre y cuando la Autoridad Aeronáutica tenga la capacidad de poder consultar la información contenida.</u></p> <p>Se incluyó la posibilidad de entregar la información en DVD, así como dejar un párrafo que facilite la entrega de la información en otro medio de acuerdo al avance tecnológico.</p> | Comentario anterior página 36   |   |
| CANAERO    | 8.2     | <p><del>No existen normas mexicanas que hayan servido de base para su elaboración, dado que al momento no existen antecedentes en este sentido.</del> Esta norma está elaborada en base a la NORMA Oficial Mexicana NOM-018-SCT3-2001, Que establece el contenido del Manual de Vuelo publicada el 21 de Enero de 2002 en el DOF.</p>  | <p>No se acepta la propuesta, debido a que el numeral que nos ocupa corresponde con la fracción VI del artículo 40 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, relativa al grado de concordancia de la NOM de referencia con normas y lineamientos internacionales y con las <b>normas mexicanas</b> tomadas como base para su elaboración y la NOM-018-SCT3-2001, no es una norma mexicana, sino una norma oficial mexicana, por lo que se considera fuera de lugar aludir a dicha NOM en el presente numeral.</p> | <p>8.2. No existen normas mexicanas que hayan servido de base para su elaboración, dado que al momento no existen antecedentes en este sentido.</p> |

| PROMOVENTE                             | NUMERAL          | COMENTARIO  | RESPUESTA   | QUEDA COMO   |
|--|------------------|---|---|--|
| VIVAAEROBUS<br>Y<br>VOLARIS            | 11.4.            | Tiempo de respuesta:<br><del>Tres meses</del> <u>Treinta días</u> contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.  | Se acepta la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente.  | <b>11.4.</b> Tiempo de respuesta:<br>Treinta días contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.   |
| VOLARIS                                | 11.3 Párrafo 3o. | Original y dos copias en forma electrónica del Manual de Vuelo o, en su caso, de las enmiendas o modificaciones. <u>En aquellos Manuales donde el fabricante haga una distribución en formato digital únicamente, se puede aceptar la entrega de tres copias digitales del citado documento.</u><br>Dado el avance tecnológico la transmisión de la información de parte de algunos fabricantes se hace vía digital, sin envío de papel ni de información en DVDs, CDs  | Se acepta parcialmente la propuesta y se realiza la adecuación correspondiente  | <b>11.3.</b> Cuando los concesionarios ...<br>- Tres ejemplares del manual de vuelo en disco compacto en formato no editable, identificados con el nombre de la empresa y del manual, el número de enmienda o revisión y la fecha de la misma. |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL |                  | <del>Original y dos copias en forma electrónica en formato no editable, identificados con el nombre de la empresa y del manual, el número de enmienda o revisión y la fecha de la misma. del Manual de Vuelo o, en su caso de las enmiendas e modificaciones.</del>   |   |  |
| VOLARIS                                | 11.4 Párrafo 2o. | <del>Si al término del plazo máximo de respuesta, la Autoridad no ha respondido, se entenderá que la solicitud fue resuelta en sentido negativo al promovente</del><br><u>En el caso de información presentada y generada de origen por el fabricante, se entenderá que la solicitud fue resuelta en sentido afirmativo al promovente, siempre y cuando se trata de una enmienda y no de una entrega inicial</u><br>Una información de impacto en la aeronavegabilidad, emitida por el fabricante, no debe demorar tanto tiempo para ser incorporada y en su caso no es congruente un rechazo de una documentación, cuando el fabricante en algunos casos ya obtuvo la certificación de su autoridad, y en aquellos casos que el documento no sea aprobado por la autoridad de certificación, los procedimientos e información emitida podrían ser contrarios a lo requerido en la aeronave y generaría un vacío legal. | Se elimina el párrafo por que el artículo 17 de la Ley Federal de procedimiento Administrativo ya comprende dicho supuesto.<br>Por otra pare no se acepta la propuesta relativa a establecer la afirmativa ficta en el caso de enmiendas al Manual de Vuelo, debido a que en los términos del artículo 109, fracción IV, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, el Manual de Vuelo debe ser autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, lo cual significa que <u>también las enmiendas a dicho Manual deben autorizarse.</u> | <b>11.4.</b> Tiempo de respuesta:<br>Treinta días contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.<br>La Autoridad cuenta con un plazo ...   |

| PROMOVENTE                             | NUMERAL          | COMENTARIO  | RESPUESTA  | QUEDA COMO   |
|--|------------------|---|--|--|
| VOLARIS                                | 11.4 Párrafo 2o. | La Autoridad cuenta con un plazo máximo de <del>303</del> <u>30</u> días naturales hábiles a partir de la fecha de presentación de la solicitud para requerir al promovente la información faltante.  | Se acepta la propuesta parcialmente y se realiza la adecuación correspondiente.  | 11.4....<br>La Autoridad cuenta con un plazo máximo de 10 días hábiles a partir de la fecha de presentación de la solicitud para requerir al promovente la información faltante.   |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL |                  | Por su naturaleza, el proceso de autorización/aprobación de enmiendas del Manual de Vuelo debe ser un proceso expedito.<br><br>La Autoridad cuenta con un plazo máximo de <del>3010</del> <u>30</u> días naturales hábiles a partir de la fecha de presentación de la solicitud para requerir al promovente la información faltante.  |  |  |
| VOLARIS                                | 11.7             | <del>Para cumplir con lo establecido en el numeral 7 de la presente norma, el concesionario, permisionario y operador aéreo, así como la entidad mexicana responsable del diseño tipo de una aeronave, deben presentar el manual a que se refiere dicho numeral, de conformidad a lo indicado en el numeral 7.4., de la presente Norma Oficial Mexicana.</del><br>Redundante  | No se acepta la propuesta debido a que el numeral 11.7., se refiere al procedimiento de evaluación de conformidad el cuál es un acto de autoridad por parte de la Autoridad Aeronáutica. Y el numeral 7., habla de los requisitos del Manual de Vuelo  | <b>11.7.</b> Para cumplir con lo establecido en el numeral 7., de la presente norma, el concesionario, permisionario y operador aéreo, así como la entidad mexicana responsable del diseño tipo de una aeronave, deben presentar el manual a que se refiere dicho numeral, de conformidad a lo indicado en el numeral 7.4., de la presente Norma Oficial Mexicana.   |
| VOLARIS                                | 11.8.            | El concesionario, permisionario y operador aéreo, así como la entidad mexicana responsable del diseño tipo de una aeronave, deben presentar a la Autoridad Aeronáutica las enmiendas e información temporal integrada al Manual de Vuelo autorizado, cuando se actualice la información contenida en dicho manual, debido a una alteración, modificación o cambio que repercuta en las características originales de la aeronave, o bien cuando lo solicite la misma Autoridad Aeronáutica. <u>En caso de existir un impacto en la aeronavegabilidad, la citada revisión temporal deberá ser incorporada y utilizada de manera inmediata, independientemente del proceso de aprobación respectivo. Impacto en aeronavegabilidad</u> | No se acepta la propuesta debido a que en los términos del artículo 109, fracción IV, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, el Manual de Vuelo debe ser autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, lo cual significa que <b><u>también las enmiendas a dicho Manual deben autorizarse</u></b> , en el entendido de que los fabricantes de aeronaves no emiten 'enmiendas' de aplicación inmediata, siendo responsabilidad de la concesionaria o permisionario correspondiente, <u>mantener actualizado</u> su Manual de Vuelo, incorporando las enmiendas que reciba de ser posible en forma inmediata. | <b>11.8.</b> El concesionario, permisionario y operador aéreo, así como la entidad mexicana responsable del diseño tipo de una aeronave, deben presentar a la Autoridad Aeronáutica las enmiendas e información temporal integrada al Manual de Vuelo autorizado, cuando se actualice la información contenida en dicho manual, debido a una alteración, modificación o cambio que repercuta en las características originales de la aeronave, o bien cuando lo solicite la misma Autoridad Aeronáutica. |

| PROMOVENTE                             | NUMERAL | COMENTARIO   | RESPUESTA  | QUEDA COMO   |
|--|---------|--|--|--|
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL | 11.9.   | <u>La Lista de equipo mínimo de despacho que se menciona en el numeral 6.11.5., de la presente norma debe ser anexada al manual de vuelo de la Aeronave para su aprobación por la Autoridad Aeronáutica.</u>   | Se acepta la propuesta y se adiciona el numeral correspondiente.   | <b>11.9.</b> La Lista de equipo mínimo de despacho que se menciona en el numeral 6.11.5., de la presente norma debe ser anexada al manual de vuelo de la Aeronave para su aprobación por la Autoridad Aeronáutica.   |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL |         | <b>11.10.</b> <u>La lista de equipo mínimo a bordo debe mantenerse actualizada y cada cambio debe someterse a la aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica.</u>   | Se acepta la propuesta y se adiciona el numeral correspondiente de conformidad con el artículo 128 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil. | <b>11.10.</b> La lista de equipo mínimo a bordo debe mantenerse actualizada y cada cambio debe someterse a la aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica.  |
| DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL |         | <b>Apéndice normativo “A”<br/>Lista de Equipo Mínimo (MEL).</b><br><u>1. El concesionario, permisionario u operador aéreo debe anexar al manual de vuelo de la aeronave, la información relativa al equipo mínimo para despacho cuando exista una MMEL emitida por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de diseño señale que se debe contar con una lista maestra de equipo mínimo, así como aquella necesaria para que el comandante o piloto al mando de la aeronave determine si se puede continuar el vuelo en el caso de que cualquier instrumento, equipo o sistema deje de funcionar. la Lista de Equipo Mínimo (MEL), puede llevarse en formato electrónico demostrando su portabilidad.</u><br><u>2. La lista debe elaborarse en páginas con el nombre y/o razón social de la empresa, fecha de elaboración, número de página, número de revisión del mismo, lista de páginas efectivas.</u><br><u>3. La MEL no debe ser menos restrictiva que la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL).</u> | Se acepta la propuesta y se adiciona el apéndice correspondiente.  | <b>Apéndice normativo “A”<br/>Lista de Equipo Mínimo (MEL).</b><br>1. El concesionario, permisionario u operador aéreo debe anexar al manual de vuelo de la aeronave de que se trate, una lista de equipo mínimo (MEL) cuando exista una lista maestra de equipo mínimo MMEL emitida por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de diseño, dicha MEL además debe incluir la información necesaria para que el comandante o piloto al mando de la aeronave determine si se puede continuar el vuelo en el caso de que cualquier instrumento, equipo o sistema deje de funcionar. La MEL puede llevarse en formato electrónico demostrando su portabilidad.<br>2. La MEL debe elaborarse en páginas con el nombre y/o razón social de la empresa, fecha de elaboración, número de página, número de revisión del mismo, lista de páginas efectivas.<br>3. La MEL no debe ser menos restrictiva que la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL).<br>4. La MEL debe ser elaborada conforme a la configuración de sistemas, instrumentos, equipo o componentes que tenga instalados la aeronave, conforme a las especificaciones del fabricante, así como el número de revisión de la MMEL que se tome como base para su elaboración. |

| PROMOVENTE         | NUMERAL  | COMENTARIO   | RESPUESTA   | QUEDA COMO  |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
|--------------------|--|--|-------------|---|----|--|----|--|----|--|----|---|--------------------|--|------------------|---|--|---|-------------|---|----|--|----|--|----|--|----|---|--------------------|--|------------------|---|
|                    |  | <p>4. La MEL debe ser elaborada conforme a la configuración de sistemas, instrumentos, equipo o componentes que tenga instalados la aeronave, conforme con las especificaciones del fabricante, así como el número de revisión de la MMEL que se tome de base para su elaboración.</p> <p>5. La MEL debe:</p> <p>5.1. Contener las mismas columnas que la MMEL</p> <p>5.2. Ser conforme a la especificación del ATA100 incluyendo la descripción de los sistemas, instrumentos, equipo o componentes que se encuentran instalados y que en ciertos casos pueden quedar inoperativos, así como los intervalos de reparación que establece la MMEL. Los intervalos de reparación deben ser los mismos que establece la MMEL</p> <p>5.3. Contener columnas en las que se denoten:</p> <p>a) Las categorías correspondientes a los intervalos de reparación, mismas que no deben ser mayores que los establecidos por la MMEL. Las cuales son:</p> <table border="1" data-bbox="730 873 1052 959"> <thead> <tr> <th>Categorías*</th> <th>Tiempo en el que se debe corregir la falla o mal funcionamiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A*</td> <td>Establecido en la columna A, el cual depende de los componentes*</td> </tr> <tr> <td>B*</td> <td>Máximo tres días naturales, después de que se detecte*</td> </tr> <tr> <td>C*</td> <td>Máximo diez días naturales, a partir de que se presente*</td> </tr> <tr> <td>D*</td> <td>Máximo 120 días naturales, a partir de que se presente*</td> </tr> </tbody> </table> <p>b) El número de sistemas, instrumentos, equipo o componentes que están instalados en la aeronave, de acuerdo a la configuración de la misma y a las especificaciones del fabricante.</p> <p>c) Una columna de observaciones y/o excepciones, mismas que no pueden ser diferentes a las que establece la MMEL, correspondiente, las cuales deben ser:</p> <table border="1" data-bbox="720 1182 1066 1287"> <tbody> <tr> <td>Mantenimiento (M)*</td> <td>Se requiere de un procedimiento del área de mantenimiento, que se añada a los ítems y especificaciones, los cuales deben estar contenidos en el manual correspondiente sobre el mantenimiento y dicho procedimiento debe ser el mismo que presente que existe con la función correspondiente que prevé su operación. *</td> </tr> <tr> <td>Operaciones (O)*</td> <td>Se requiere de un procedimiento del área de operaciones, que se añada a los ítems y especificaciones, los cuales deben estar contenidos en el manual correspondiente sobre las operaciones y dicho procedimiento debe ser el mismo que presente que existe con la función correspondiente que prevé su operación. *</td> </tr> </tbody> </table> <p>5.4. La MMEL de referencia utilizada para la revisión debe corresponder a la marca y modelo de aeronave, además de contemplar el contenido de la última revisión</p> | Categorías* | Tiempo en el que se debe corregir la falla o mal funcionamiento | A* | Establecido en la columna A, el cual depende de los componentes* | B* | Máximo tres días naturales, después de que se detecte* | C* | Máximo diez días naturales, a partir de que se presente* | D* | Máximo 120 días naturales, a partir de que se presente* | Mantenimiento (M)* | Se requiere de un procedimiento del área de mantenimiento, que se añada a los ítems y especificaciones, los cuales deben estar contenidos en el manual correspondiente sobre el mantenimiento y dicho procedimiento debe ser el mismo que presente que existe con la función correspondiente que prevé su operación. * | Operaciones (O)* | Se requiere de un procedimiento del área de operaciones, que se añada a los ítems y especificaciones, los cuales deben estar contenidos en el manual correspondiente sobre las operaciones y dicho procedimiento debe ser el mismo que presente que existe con la función correspondiente que prevé su operación. * |  | <p>5. La MEL debe:</p> <p>5.1. Contener las mismas columnas que la MMEL</p> <p>5.2. Ser conforme a la especificación del ATA100 incluyendo la descripción de los sistemas, instrumentos, equipo o componentes que se encuentran instalados y que en ciertos casos pueden quedar inoperativos, así como los intervalos de reparación que establece la MMEL. Los intervalos de reparación deben ser los mismos que establece la MMEL</p> <p>5.3. Contener columnas en las que se denoten:</p> <p>a) Las categorías correspondientes a los intervalos de reparación, mismas que no deben ser mayores que los establecidos por la MMEL.</p> <table border="1" data-bbox="1598 646 1919 735"> <thead> <tr> <th>Categorías*</th> <th>Tiempo en el que se debe corregir la falla o mal funcionamiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A*</td> <td>Establecido en la columna A, el cual depende de los componentes*</td> </tr> <tr> <td>B*</td> <td>Máximo tres días naturales, después de que se detecte*</td> </tr> <tr> <td>C*</td> <td>Máximo diez días naturales, a partir de que se presente*</td> </tr> <tr> <td>D*</td> <td>Máximo 120 días naturales, a partir de que se presente*</td> </tr> </tbody> </table> <p>Las cuales son:</p> <p>b) El número de sistemas, instrumentos, equipo o componentes que están instalados en la aeronave, de acuerdo a la configuración de la misma y a las especificaciones del fabricante.</p> <p>c) Una columna de observaciones y/o excepciones, mismas que no pueden ser diferentes a las que establece la MMEL, correspondiente, las cuales deben ser:</p> <table border="1" data-bbox="1528 979 1850 1076"> <tbody> <tr> <td>Mantenimiento (M)*</td> <td>Se requiere de un procedimiento del área de mantenimiento, que se añada a los ítems y especificaciones, los cuales deben estar contenidos en el manual correspondiente sobre el mantenimiento y dicho procedimiento debe ser el mismo que presente que existe con la función correspondiente que prevé su operación. *</td> </tr> <tr> <td>Operaciones (O)*</td> <td>Se requiere de un procedimiento del área de operaciones, que se añada a los ítems y especificaciones, los cuales deben estar contenidos en el manual correspondiente sobre las operaciones y dicho procedimiento debe ser el mismo que presente que existe con la función correspondiente que prevé su operación. *</td> </tr> </tbody> </table> <p>5.4. La MMEL de referencia utilizada para la revisión debe corresponder a la marca y modelo de aeronave, además de contemplar el contenido de la última revisión de la MMEL publicada por la Autoridad de Aviación Civil del país de certificación de la aeronave ya sea FAA o EASA, al momento de efectuar la presente revisión y compararla con el contenido de la MEL presentado, este debe contener el número de la revisión de la MMEL de referencia para su elaboración.</p> | Categorías* | Tiempo en el que se debe corregir la falla o mal funcionamiento | A* | Establecido en la columna A, el cual depende de los componentes* | B* | Máximo tres días naturales, después de que se detecte* | C* | Máximo diez días naturales, a partir de que se presente* | D* | Máximo 120 días naturales, a partir de que se presente* | Mantenimiento (M)* | Se requiere de un procedimiento del área de mantenimiento, que se añada a los ítems y especificaciones, los cuales deben estar contenidos en el manual correspondiente sobre el mantenimiento y dicho procedimiento debe ser el mismo que presente que existe con la función correspondiente que prevé su operación. * | Operaciones (O)* | Se requiere de un procedimiento del área de operaciones, que se añada a los ítems y especificaciones, los cuales deben estar contenidos en el manual correspondiente sobre las operaciones y dicho procedimiento debe ser el mismo que presente que existe con la función correspondiente que prevé su operación. * |
| Categorías*        | Tiempo en el que se debe corregir la falla o mal funcionamiento  |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| A*                 | Establecido en la columna A, el cual depende de los componentes*   |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| B*                 | Máximo tres días naturales, después de que se detecte*   |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| C*                 | Máximo diez días naturales, a partir de que se presente*   |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| D*                 | Máximo 120 días naturales, a partir de que se presente*  |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| Mantenimiento (M)* | Se requiere de un procedimiento del área de mantenimiento, que se añada a los ítems y especificaciones, los cuales deben estar contenidos en el manual correspondiente sobre el mantenimiento y dicho procedimiento debe ser el mismo que presente que existe con la función correspondiente que prevé su operación. * |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| Operaciones (O)*   | Se requiere de un procedimiento del área de operaciones, que se añada a los ítems y especificaciones, los cuales deben estar contenidos en el manual correspondiente sobre las operaciones y dicho procedimiento debe ser el mismo que presente que existe con la función correspondiente que prevé su operación. *    |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| Categorías*        | Tiempo en el que se debe corregir la falla o mal funcionamiento  |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| A*                 | Establecido en la columna A, el cual depende de los componentes*   |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| B*                 | Máximo tres días naturales, después de que se detecte*   |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| C*                 | Máximo diez días naturales, a partir de que se presente*   |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| D*                 | Máximo 120 días naturales, a partir de que se presente*  |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| Mantenimiento (M)* | Se requiere de un procedimiento del área de mantenimiento, que se añada a los ítems y especificaciones, los cuales deben estar contenidos en el manual correspondiente sobre el mantenimiento y dicho procedimiento debe ser el mismo que presente que existe con la función correspondiente que prevé su operación. * |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |
| Operaciones (O)*   | Se requiere de un procedimiento del área de operaciones, que se añada a los ítems y especificaciones, los cuales deben estar contenidos en el manual correspondiente sobre las operaciones y dicho procedimiento debe ser el mismo que presente que existe con la función correspondiente que prevé su operación. *    |  |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |  |   |             |   |    |  |    |  |    |  |    |   |                    |  |                  |   |

| PROMOVENTE | NUMERAL | COMENTARIO   | RESPUESTA | QUEDA COMO  |
|------------|---------|--|-----------|---|
|            |         | <p><u>del MMEL publicada por la Autoridad de Aviación Civil del país de certificación de la aeronave ya sea FAA o EASA, al momento de efectuar la presente revisión y compararla con el contenido de la MEL presentado, este debe contener el número de la revisión de la MMEL de referencia para su elaboración.</u></p> <p><u>5.5. La MEL debe contener las indicaciones (M) y (O) condicionantes de procedimientos que están contenidas en la MMEL de referencia.</u></p> <p><u>5.6. Los límites o intervalos de reparación establecidos en la MMEL de la aeronave correspondiente.</u></p> <p><u>5.7. Los procedimientos a realizar por parte de Mantenimiento y Operaciones indicados en la MMEL, deben ser desarrollados conforme lo establezca la normatividad correspondiente, además de:</u></p> <p><u>- Ser acordes a los límites y procedimientos que establece el Manual de Vuelo del fabricante de la aeronave en cuestión.</u></p> <p><u>- Concordar con los límites, especificaciones y procedimientos que establece el Manual de Mantenimiento del fabricante de la aeronave en cuestión.</u></p> <p><u>5.8. Los permisionarios y concesionarios del servicio al público de transporte aéreo, deben mantener actualizada la información contenida en la MEL, cuándo:</u></p> <p><u>-Sea publicada una nueva revisión al MMEL.</u></p> <p><u>-Se adicionen sistemas, instrumentos, equipo o componentes a la aeronave que estén contemplados en la MEL, la cual debe ser de conformidad con la presente Norma Oficial Mexicana</u></p> <p><u>-Se desactiven sistemas, instrumentos, equipo o componentes de la aeronave que estén contemplados en la MEL, la cual debe contar con autorización para remoción y/o desactivación escrita de conformidad con la presente Norma Oficial Mexicana.</u></p> |           | <p>5.5. La MEL debe contener las indicaciones <b>(M)</b> y <b>(O)</b> condicionantes de procedimientos que están contenidas en la MMEL de referencia.</p> <p>5.6. Los límites o intervalos de reparación establecidos en la MMEL de la aeronave correspondiente.</p> <p>5.7. Los procedimientos a realizar por parte de Mantenimiento y Operaciones indicados en la MMEL, deben ser desarrollados conforme lo establezca la normatividad correspondiente, además de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ser acordes a los límites y procedimientos que establece el Manual de Vuelo del fabricante de la aeronave en cuestión.</li> <li>- Concordar con los límites, especificaciones y procedimientos que establece el Manual de Mantenimiento del fabricante de la aeronave en cuestión.</li> </ul> <p>5.8. Los permisionarios y concesionarios del servicio al público de transporte aéreo, deben mantener actualizada la información contenida en la MEL, cuándo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Sea publicada una nueva revisión al MMEL.</li> <li>-Se adicionen sistemas, instrumentos, equipo o componentes a la aeronave que estén contemplados en la MEL, la cual debe ser de conformidad con la presente Norma Oficial Mexicana</li> <li>-Se desactiven sistemas, instrumentos, equipo o componentes de la aeronave que estén contemplados en la MEL, la cual debe contar con autorización para remoción y/o desactivación escrita de conformidad con la presente Norma Oficial Mexicana.</li> </ul> |

**ACUERDO mediante el cual se da a conocer el domicilio oficial y los horarios de atención de la Dirección General de Puertos, para efectos de la correspondencia, entrega y recepción de documentación, trámites, diligencias y/o actuaciones relacionadas con los asuntos de su competencia.**

---

ALEJANDRO HERNANDEZ CERVANTES, Director General de Puertos, con fundamento en los artículos 14, párrafo primero, 26 y 36, fracciones I y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, primer párrafo, 4 y 30, primer párrafo de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; y 2o., fracción XXII, 9, 10 fracciones I, V y XXIV del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

#### **CONSIDERANDO**

Que la Ley Federal de Procedimiento Administrativo regula los actos, procedimientos y resoluciones emitidos por las dependencias de la Administración Pública Federal, salvo los que expresamente excluye dicha ley.

Que el artículo 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo señala que los actos administrativos de carácter general que expidan las dependencias de la Administración Pública Federal, deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación para que produzcan efectos jurídicos.

Que el artículo 30 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo establece que las diligencias o actuaciones del procedimiento administrativo se efectuarán conforme a los horarios que cada dependencia de la Administración Pública Federal previamente establezca y publique en el Diario Oficial de la Federación.

Que con el objeto de que las autoridades y el público en general cuenten con certeza jurídica respecto a la ubicación del domicilio oficial, así como de los horarios de atención de la Dirección General de Puertos, he tenido a bien expedir el siguiente:

**ACUERDO MEDIANTE EL CUAL SE DA A CONOCER EL DOMICILIO OFICIAL  
Y LOS HORARIOS DE ATENCION DE LA DIRECCION GENERAL DE PUERTOS, PARA EFECTOS  
DE LA CORRESPONDENCIA, ENTREGA Y RECEPCION DE DOCUMENTACION, TRAMITES,  
DILIGENCIAS Y/O ACTUACIONES RELACIONADAS CON LOS ASUNTOS DE SU COMPETENCIA**

**ARTICULO PRIMERO.-** Se comunica a todas las autoridades y al público en general, que el domicilio oficial de la Dirección General de Puertos, se ubicará en Boulevard Adolfo López Mateos No. 1990, colonia Los Alpes Tlacopac, Delegación Alvaro Obregón, C.P. 01010, México, Distrito Federal, a partir del 5 de noviembre de 2012.

**ARTICULO SEGUNDO.-** Toda la correspondencia, entrega y recepción de documentación, trámites, diligencias y/o actuaciones que se realizan en las oficinas de la Dirección General de Puertos, a partir de la fecha señalada en el artículo precedente, deberán dirigirse, entregarse y/o efectuarse, respectivamente, en el domicilio precisado en el artículo primero del presente acuerdo, conforme al siguiente horario:

Oficialía de partes de la Dirección General de Puertos

Horario: 8:00 a 15:00 horas y de 16:00 a 17:30 horas.

#### **TRANSITORIO**

**UNICO.-** El presente Acuerdo entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

México, D.F., a 29 de octubre de 2012.- El Director General de Puertos, **Alejandro Hernández Cervantes.**- Rúbrica.